KORRESPONDENT HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY I ROLNICZY

Korrespondent Handlowy Przemysłowy i Rolniczy, wychodzi dwa razy na tydzień przy Gazecie Warszawskiéj.

Dnia 13 Września — N 74. — Roku 1845

O GŁÓWNÉJ KASSIE OSZCZĘDNOŚCI w WARSZAWIE.

(z *Biblioteki Warszawskiej*).

Nie poświęciliśmy dotąd wzmianki w piśmie naszém, otwartéj w r. 1844 głównéj kassie oszczędności Nie było to skutkiem obojętności, ale pochodziło z przekonania, iż instytucja ta tylko po dłuższym przeciągu swego istnienia, może przedstawić zajmujące wypadki i stać sięprzedmiotem stosownego w Bibliotece sprawozdania.

W roku 1842 (tom I str. 55) zamieściliśmy w piśmie naszém wiadomość o kassach oszczędności. Przebiegłszy ich historją w różnych krajach Europy, autor artykułu skreślił rys istniejącego jeszcze podówczas w Warszawie Towarzystwa oszczędności, wykazał jak instytucja ta została na połowie drogi między kassą oszczędności a kassą depozytową, jak przez swoje urządzenie mniéj przystępna, mniéj dogodną stała się dla niższéj klassy ludności, dla któréj głównie winna była być przeznaczoną. W końcu wynurzona została w artykule obawa, „iż nastąpione odrętwienie instytucji téj tyle użytecznéj, ile potrzebnéj, a z kassą oszczędności w gruncie swym spowinowaconéj, bardzo szkodliwy mieć może wpływ na powstanie u nas takiéj kassy i zjedn nie jéj koniecznego zaufania.“

Taką obawę podzielaliśmy niemal wszyscy, i kiedy w roku 1844 otworzoną została główna kassa oszczędności, jakiekolwiek zaufanie wzbudzało imię światłego prezesa Dyrekcji Ubezpieczeń, pod którego kierunkiem kassa zostawać miała, nikt zaiste nie wróżył jéj śpiesznego rozwinięcia się. Jeżeli wspomnimy, że w Paryżu, w pierwszym roku otworzenia kassy oszczędności (1818), pomimo zapewnionego procentu 5 od sta było tylko 505 składających, którzy wnieśli razem 54,867 fr niepodobna było tuszyć, biorąc nawet na uwagę postęp czasu, aby u nas summa ogólna wniosków w pierwszym roku o wiele Paryzką przewyższać miała.

Jakże daleko główna kassa oszczędności zostawiła z sobą najśmielsze oczekiwania! W końcu pierwszego roku swego istnienia liczyła ona już 2734 uczestników (w ciągu całego roku było ich 3081), którzy posiadali summę ogólną rub. sr. 58,844 kop. 71, czyli złp. 392,298 gr. 2. W chwili kiedy to piszemy, mimo wielu nieprzyjaznych okoliczności, a mianowicie drogości pierwszych potrzeb życia spowodowanéj nieurodzajem roku zeszłego summa do kassy oszczędności wniesiona 600,000 złp. dochodzi.

Już znakomita liczba uczestników jest dowodem, że instytucja przyjęła się, i że zyskała zaufanie klas zarobkujących. Stwierdza ten rezultat zebranie tabelli czwartéj, rozkład wniosków pod względem ich wysokości obejmującéj, z którego okazuje się, iż na ogólnéj ilości 14,844 wniosków, 12,533 wynosiły od 1 do 20 złp. 1724 od 20 do 100 złp., a tylko 597 od 100 do 000. Ostatnia ta kategorja co do liczby najmniejsza, co do kapitału złożonego przewyższa jednak jeszcze poprzednie. Niemniéj przeto widoczna, że drobne kwoty, owoc tygodniowego zarobkua, głównie w kassie umieszczane bywały. Stosunek ten niezawodnie będzie jeszcze korzystniejszym w latach następnych; w roku bowiem 1844, jako w roku otwarcia kassy, każdy przystępujący wkładał na pierwszy wniosek uzbieraną dawniéj przez siebie sumkę; średnia wysokość pierwszych wniosków wynosząca złp. 94 gr. 12 wpłynęła znacznie na podniesienie średniéj wysokości wszystkich wniosków, która wynosi złp. 31 gr. 1. Wszakże dzieląc przez liczbę wniosków powtórzonych kapitał w tych wnioskach złożony, znaleźliśmy, że średnia wysokość powtórzonych była zł. 14 gr. 20.

W tabelli 2giéj obejmującéj rozkład uczestników pod względem stanu i zatrudnienia, tudzież płci, uderza znaczniejszy niż w innych miastach stosunek urzędników, oficjalistów i t. d. zgoła osób, które w służbie rządowéj utrzymanie swoje znajdują, do ogólnéj liczby uczestników. I tak kiedy rzemieślnicy i wyrobnicy posiadali 264 książek straż ogniowa liczyła ich 477, urzędnicy i oficjaliści 434, sądownictwo 56, nauczyciele 55, wojskowi 87: razem pięć ostatnich kategoryj wynosiły 1108 czyli przeszło 1/3 część wszystkich (3081) uczestników. Rzemieślnicy i wyrobnicy przeciwnie nie stanowili nawet 1/5téj, służący (w liczbie 360) 1/8méj, handlujący (197) 1/15 części ogółu.

Porównajmy z tym wykazem stosunki uczestników kassy oszczędności Paryzkiéj. Na 20,742 osób składających w roku 1832 (patrz. art. o kassach oszczędności cytowany wyżéj), było 7311 (przeszło 1/3) robotników, 5238 (przeszło 1/4) służących, 1411 (około 1/14) handlujących, urzędników 1088, wojskowych 533, prawników 88, razem tylko około 1/12 część ogółu.

Cyfry te jawnie okazują, że podstawą zaludnienia miast naszych, więcéj jest dotąd centralizacja władzy niż przemysł i handel. Wszakże dodać winniśmy że i we Francji nie odrazu tak znaczny udział w kassach oszczędności przyjęli robotnicy. W roku 1826, według p. Dupin, nie stanowili oni 1/6 części składających; w roku 1836 liczba ich była już 52 o/o ogólnéj (*). W tablicach przedstawiających nam wysokość wniosków w każdym miesiącu, czytamy ślady wpływu pór roku na potrzeby i dobry byt mieszkańców. Lecz pod tym względem tablice pierwszego roku istnienia kassy, nie mogą posłużyć za zasadę pewnych wniosków. Miesza tu bowiem wszystkie stosunki, wielka ilość uczestników pierwszy raz i z uzbieranemi już poprzednio kwotam do kassy przystępujących. Naturalnie, że w pierwszych trzech miesiącach otwarcia kassy, było ich najwięcéj (w styczniu 554, w lutym 499, w marcu 532, razem 1585 czyli przeszło połowa). W żadnym z następnych miesięcy liczba nowo przystępujących nie doszła 200, wyjąwszy jedynie

---

(*) Constitution, histoire et avenir des caisses d'épargne de France, p. Charles Dupin. Paris. 1844 str. 128. P. Dupin atoli do klas ręcznie pracujących, liczy żołnierzy, podoficerów i t. d.

miesiąc wrzesień, w którym przybyło uczestników 395; lecz gdy w téj liczbie 248 było ze straży ogniowéj, nie można na téj okoliczności oprzeć wniosku, aby miesiąc wrzesień był w r. 1844 szczególnie dla zarobkującéj ludności w Warszawie korzystnym.

Z powiększającym się kapitałem, rosły bez znacznych oscyllacyj wypłaty z kassy, tak, że od rub. sr 18 kop. 1 stycznia, doszły do rub. sr. 2178 kop. 78 w grudniu. Gdy jednak cyfra listopada jest tylko 1262 rub. 18 kop. a października 1460 rub. sr. 85 kop., miesiąc grudzień za szczególnie pod tym względem niekorzystny uważać należy. (Zapewne znaczne mrozy w tym miesiącu były tego przyczyną).

Fundusze kassy dwie główne znalazły dla siebie lokacje: w banku na procent 4 1|2, i w świadectwach na należytości z dawnego Towarzystwa Ogniowego.

W końcu sprawozdania, zamieszczony jest wykaz należności przypadających uczestnikom kassy oszczędności po koniec 1844 r. Żałujemy, że ogólne wypadki tego wykazu nie są zebrane i na kategorje pod względem wysokości posiadanych przez uczestników kwot podzielone w podobny sposób, jak w tabelli czwartéj. Interesujący ten szczegół zapewne w sprawozdaniach lat następnych pominiętym nie zostanie. Za to tabella pierwsza może być opuszczona na przyszłość, gdy oprócz jednéj kolumny wykazującéj średnią wysokość pierwszych wniosków, wszystkie inne w niéj zamieszczone, powtórnie znajdujemy w tabellach 3ciéj i 4téj. Z.

DROGI ŻELAZNE i KANAŁY.

(Ciąg dalszy.)

Jest to fakt na pozór mało ważny ale wypadki z niego niezmierne mają znaczenie. Droga zwyczajna i kanał to mają wspólnego, że są dostępne na wszystkich punktach całego swojego przebiegu. Droga nawet ma tę szczegółową zaletę że odnogi swoje rozciąga na wszystkie strony, wewnątrz miast i zewnątrz i że wszędzie prowadzi do mieszkania, w potrzebie nawet wchodzi w samo serce zakładów. Jeżeli kanał takiéj dogodności nie przedstawia, to przynajmniéj, z rzadkim bardzo wyjątkiem, można złączyć się z nim na każdém upodobaném miejscu, jeżeli tylko nie przeszkadzają temu urzadzenia policyjne. Przemysłowiec zatém może budować swój zakład, swoją fabrykę nie daleko kanału, wszędzie gdzie tego stosowne okoliczności wymagają, bo pewny jest że wszędzie używać może korzyści z tego sąsiedztwa. Inaczéj się rzecz ma z koleją żelazna: przystępną ona jest tylko, jak powiedzieliśmy, na stacjach; tak jest ułożona służba jéj i taka natura iéj budowy. Prócz tego, na samychże stacjach, nie jest dostępną, bezpośrednio, otwarcie, bo także należy do konieczności jéj służby, aby te stacje były zamknięte a przynajmniéj aby obcy nie mogli sami odbywać swoich na niéj interesów, ale dopiero przechodzić muszą przez biór szeregi. Dodajmy nadto, że stacje dróg żelaznych są zawsze daleko liczniéj otoczone kawiarniami, restauracjami dla podróżnych, domami dla urzędników, warsztatami lub magazynami dla służby drogowéj, jak właściwemi zakładami przemysłowemi.

Jeszcze tu nawet jedną uczynić można uwagę, mniéj widoczną jak poprzedzające, a która także winna być przez doświadczenie stwierdzona, lubo ją za ugruntowaną przyjmujemy: że nigdy stacje kolei żelaznych nie pomieszczą się, choćby niewiem co uczyniono, w środku przemysłowego ruchu. Prócz tego że im samym byłoby tam bardzo niewygodnie, z ich zwyczajnemi przyn leżytościami, z koniecznemi potrzebami ich służby, lecz byłyby nadto dla całego sąsiedztwa przedmiotem ciągłéj nudy i kłopotu, odmienne daleko w tém od kanałów i dróg wodnych, które z wszelkich względów zdają się przyzywać lu dności aby nad ich brzegami osiadały.

Mogą się więc zbliżać o ile będą chciały, do środków handlowych, ale nigdy się w nie nie dostaną. Widzimy dziś że wielka liczba miast domaga się aby dotykające ich drogi żelazne zachowały w środek ich obwodu, i ofiarują się nawet zapłacić, znacznemi pieniężnemi ofiarami, tę problematyczną dogodność. Tak czyni, naprzykład miasto Lille, który w szczególny sposób dobija się o tę korzyść, lubo już i tak dusi się w ciasnych swoich murach i wałach i że oddawna nie ma tam już najmniejszego placu do rozrządzenia, a nawet dla zbudowania jednego domu Jeżeli w interesie podróżnych to miasto domaga się tego przywileju, nie mamy nic do powiedzenia, tylko to że zbyt drogo zapłaciłoby za tak mizerną korzyść: jeżeli zaś przeciwnie tylko w interesie towarów i łatwiejszego ich ładowania, sądzimy iż się podwójnie w swéj rachubie zawiedzie. Przypuściwszy bowiem, co zresztą nie jest prawdopodobném, bo Lille posiada doskonałe kanały; przypuściwszy powiadamy, że stacja drogi żelaznéj w tém mieście stanie się środkiem znacznego ruchu towarów, należy się spodziewać, że prędzéj czy późniéj, droga żelazna, lubo zachodząca w środek miasta, będzie musiała założyć skład towarów zewnątrz jego murów. Tak to droga żelazna z Rouen, do Paryża wbiegająca, trzyma oddzielny skład na towary w Batignolles.

Co bądź nareszcie w tym względzie wypadnie, droga żelazna ma i mieć może tylko jeden przystęp, a zatém jedno wnijście dla całego środka przemysłowego: Tam wszystko ściągać musi. Stacja czyli przystań drogi wodnéj rozciąga się zaś na wielką przestrzeń; jest że tak powiemy nieskończona. Popatrzeć tylko na Paryż, w ilu to punktach dotykają go statki. Wszędzie rzecz się ma tak samo. Często pod miastem, kiedy to miasto nie jest murami opasane, i może się dowolnie w pole rozpościerać, widzisz ciągnący się bez końca nad drogą wodną szereg domów lub fabryk, które wszystkie w bezpośrednim są z nią związku i żyję tém zetknięciem. Czyż rozsądek przypuszczać dozwala aby to samo miało kiedy miejsce nad koleją żelazną.

Zresztą te korzyści nie są jedyne. Jest naprzykład jedna, któréj ważność łatwiéj uczuć jak wytłómaczyć: to jest swoboda ruchów i biegu na którą droga wodna zezwala, swoboda tak dobrze zgadzająca się z handlowemi zwyczajami, a które droga żelazna wyłącza zupełnie, jako pod każdym względem niezgodną z przymusową swéj służby surowością. A zarazem liczy się tu i łatwość z jaką droga wodna nakłania się do potrzeb najrozmaitszych. Nie wdając się z tego powodu w szczegóły zbyt drobiazgowe, któreby nas zbyt daleko może zaprowadziły, poprzestaniém na umieszczeniu tu kilku uwag pełnych rozwagi i trafności, które nam przez praktycznego człowieka udzielone zostały. Oto co nam w tym względzie pisze p. Treska, kommisarz w Dunkierce: „Za jednym przypływem wchodzi do Dunkierki 40 do 50 statków, po 200 do 250 beczek zawierających. Dziesięć tysięcy beczek, przez te statki przywiezione, wysełane są w ciągu dni dziesięciu po rozpoczęciu wyładowania. Oprócz trudności dostarczenia 2,500 wagonów (w dni dziesięć) do przewiezienia tych towarów, zostałoby jeszcze niepodobieństwo aby na każdém wyznaczoném miejscu znalazły się magazyny dość rozległe do pomieszczenia tak ogromnéj ilości towarów, a wysełając je statkami płaskiemi dobrze przykrytemi, towar ma umieszczenie a właściciel turbować się o niego już niepotrzebuje. Przez cały ciąg spławu, może się starać o ich sprzedanie; może nawet za drobną opłatą kilku franków dziennie, pozostawić je na statku po przybyciu na miejsce przeznaczenia, gdy tymczasem z kolei żelaznéj musi go zabierać w ciągu dwudziestu czterech godzin; choćby chciano to nie można tam dłużéj trzymać swoich towarów: to też co się tycze towarów nie przeznaczonych na użycie natychmiastowe, i przy równéj cenie przewozu, statki płaskie zawsze wyższość zatrzymają. Zresztą dochód kolei żelaznéj będzie i tak znaczny, obejść się też może bez trzech czwartych części dochodu z transportów wodą. Będzie ona mieć wszystkie towary transportowe, przedmioty mody i umeblowania, wiktuały, żywność, skrzynie kupieckie, i nakoniec podróżnych, a prócz tego blisko czwartą część towarów obecnie wodą wyprawionych. Jeżeli ztego utrzymać się potrafi

to pewno konkurencja z drogą wodną życia jéj nie da. „Do tych uwag nader trafnych i dokładnych, jedno tylko dodamy postrzeżenie: że autor niniejszego artykułu przypuszcza, że droga żelazna z kanałem walczyłyby przy równych cenach i w tém przypuszczaniu, bardzo słusznem, według naszego zdania, twierdzi, że kanały jeszczeby wyższość otrzymały w większéj ilości grubych towarów. A przypuszczenie to wcale nie jest trafne bo ceny na drodze żelaznéj przynajmniéj o połowę są wyższe jak na kanale.

V.

WNIOSKI Z TEGO CO POPRZEDZIŁO

W takich przeto warunkach toczy się walka między drogami żelaznemi i kanałami? Zbierając poprzednie dane, można łatwo przeczuć wypadki ogólne téj walki, jak i wszelkie jéj koleje

Co się tycze kosztów właściwego transportu, drogi wodne nad rywalizującemi z innemi kolejami mają wyższość stanowczą, która powiększa się jeszcze, w wielkiéj liczbie razy, znaczna różnicą w summie kosztów pobocznych. Jeżeli co w pewnéj wierze zmniejsza te wielką nie równość, to chyba ta okoliczność że drogi żelazne mają zwykle kierunek prostszy, a tém i mniejsze rozwinięcie między krańcowemi punktami. Wziąwszy kilka przykładów obliczyliśmy że różnica w tym względzie czwartéj części dochodzi, a zatém jak widzicie daleka jest od zrównoważenia różnicy cen. I na przykład w kierunku północnym o którym mówiliśmy, droga wodna ma 457 kilometrów rozwinięcia, gdy tymczasem droga żelazna ma tylko 320; jest to najpomyślniejszy wypadek, co jednak nie przeszkodzi podniesieniu się cen na drodze żelaznéj, i te jak widzieliśmy dochodzą 32 fr. od beczki, gdy tymczasem na drodze wodnéj, nie wynoszą one odtrąciwszy myto jak 12 fr. i 50 centymów, któreby nawet zeszły do 10 franków 50 centymów, gdyby droga ta ukończoną była.

Ale z drugiéj strony, drogi żelazne na jednym przebiegu gromadzą dwie posługi, przewóz osób i towarów, a że mogą, kiedy pierwszy jest dosyć czynny, samym transportem podróżnych opłacać procent od kapitału nakładowego i wydatki opędzić na utrzymanie drogi, mogą zwolnić od tych ciężarów przewóz towaru. Nie jest to zresztą wyjątkiem ale regułą; nie jest to przypuszczenie, ale rzeczywistość, przynajmniéj we wszystkich pomyślnych przedsięwzięciach. Nic podobnego na kanałach nie znajdujem. Kiedy więc te ostatnie są własnością kompanij, które ma się rozumieć, starają się o zyski i korzyść jaką, a przynajmniéj procent od wyłożonych kapitałów, który uzyskać tylko mogą poborem myta, wypada właśnie przeciwnie jak często przypuszczano: to jest że spławy muszą utrzymywać walkę z podwyższeniem myta którego się koleje żelazne co do towarów zrzekają. Czyż mogą ją wytrzymać pod takiemi warunkami? W niektórych razach mogą, ale nie zawsze a raczéj trzeba się nam zrozumieć.

Nie tyle idzie tu o doniesienie czy spławy zdołają się utrzymać, lecz oto czy dochód z kanału wynagrodzi dostatecznie właścicieli. Dla spławu, według nas, nie ma nigdy niebezpieczeństwa, i sądzimy że niepotrzebnie się tu lękano. Co bądź wypadnie, rzeczywista wyższość pod względem transportu zawsze im pozostaje. Gdyby myto stało się zbyt uciążliwém aby wytrzymać mogły walkę z równemi warunkami, właściciele zawsze zmuszeni będą zmniejszyć je boby kanał zupełnie porzucono. Idzie więc oto tylko czyli oni znajdą w tak zmniejszoném mycie dostateczne wynadgrodzenie. To jednak, powiedzieliśmy, zależy zupełnie od czynności cyrkulacji i biegu a tém samém od położenia. Zdaje się więc że pod tym względem nie da się ustanowić żadne ogólne prawidło. Można się przecież zapytać czyli dochody z kanałów w ogóle wziętych, i na obszerną skalę konstrukcyj tego rodzaju, pozostają jeszcze w należnym stosunku do nakładowego kapitału. Na to jednak same tylko fakta odpowiedzieć mogą. Szczęścim jesteśmy w stanie je roztrząsnąć.

W Anglji szczególniéj walka toczy się w takich warunkach, gdyż wszystkie kanały w liczbie 121, nie licząc 83 rzek skanalizowanych, posiadane i utrzymywane są tam przez kompanje, i prócz tego nie ma tam w téj chwili ani jednej drogi wodnéj prawdziwie korzystnéj z którąby równoległa droga żelazna nie konkurowała. A cóż z téj walki wynikło, jakie są jéj rzeczywiste wypadki. To nieulega wątpliwości, że zaprowadzenie dróg żelaznych niezmiernie zmniejszyło korzyści dawniejsze kompanij które posiadały kanały, zmuszając do zmniejszenia myta. Jakże inaczéj być mogło? Zdarzyło się nawet, co koniecznie nastąpić musiało, że dla niektórych z tych kompanji zyski zupełnie zginęły; ale większa ich liczba utrzymała się i wzięte w massie są jeszcze bardzo znaczne. Dosyć jest aby się o tém przekonać, przebiedz tablice podane przez pana Minard, inspektora oddziałowego dróg i mostów, w dziełku ogłoszoném w czerwcu 1844 r Okazuje się z tych tablic że główne połączone kanały Anglji, które pierwiastkowo kosztowały 10,367,000 funt. szter. warte były w maju 1843, po otwarciu konkurujących dróg żelaznych 22,474,600 fun. szter. to jest dwa i ćwierć raza kapitał nakładowy. To prawda że warte były 31,366,100 fun. szter. przed zaprowadzeniem kolei, ale cóż to szkodzi? Dosyć nam widzieć że pod działaniem konkurencji, wartość ich pozostała niezmiernie wyższą od pierwiastkowego kapitału. Od miesiąca maja 1843 r. do którego to czasu dochodzą tablice przez p. Minard sporządzone, wartość ta jak wiemy jeszcze się zniżyła. Przypuśćmy że teraz nie wynosi już podwójnie wziętego nakładowego kapitału, a nawet, jeżeli chcecie jedną i trzy czwarte tego kapitału; byłaby to jeszcze z tego tylko jednego punktu bardzo świetna spekulacja, spekulacja wyższa nawet finansowemi swemi wypadkami od przedsiębierstwa kolei żelaznych, bo te ostatnie nie dały dotąd więcéj nad dwie trzecie nad kapitał nakładowy. Niepotrzeba tyle argumentów na dowiedzenie, że zazwyczaj kanały bardzo lekko znoszą ciężar swojego myta.

Ten wypadek otrzymany na całości kanałów angielskich jest tém godniejszy uwagi, że wiele z tych konstrukcji były po wszystkie czasy i jeszcze przed założeniem dróg żelaznych, bardzo złemi finansowemi spekulacjami, czyto że podczas wielkiego zapału do budowy tych dróg spławnych, wyczerpnąwszy wszystkie dobre położenia, rzucono się z rozpaczy na gorsze i złe, czy to że wiele z tych robót przedsiębrali bogaci właściciele ziemscy, więcéj daleko w widokach rolniczych wyniknąć ztąd mających, jak w widoku handlowego zysku. To tylko pewna, że jeszcze przed kolejami żelaznemi, było wiele kanałów, jak naprzykład Crinan, Craydon, Portsmouth i Arundel i t. d. które żadnego prawie dochodu nie przynosiły i szacunkowéj do przedaży ceny nie miały; to też wybitniéj jeszcze okazuje jak silnie się utrzymywały te które miały wartość rzeczywistą. Dla tego wiele z nich dawało i daje dotąd dochody wyższe daleko nad wszelkie jakie na drogach żelaznych rokować sobie można.

(*Dokończenie nastąpi.*)

WIADOMOŚCI HANDLOWE.

Z B O Ż E.

Londyn 2 września. Pogoda, widoki co do żniwa i handlu zbożowego w ogólności. Od ostatniego doniesienia naszego, pogoda dość była pomyślna, aby zasiewy w opóźnionych okręgach rozpocząć, a rozpoczęte już bezpiecznie ukończyć dozwoliła. Gdyby cały wrzesień tak korzystnie wypadł, toby sprzęt pszenicy okazał się daleko więcéj zadowalającym, jak się tego od pewnego czasu spodziewano; tu nastręcza się pytanie: czy jeszcze tam gdzie znaczne szkody skutkiem mokrego lata zrządzone były przez dobrą pogodę naprawione być mogą. Powszechnie panujące skargi, z powodu któréj obawiano się wiel-

kiego niedoboru w produktach, tyczyła się głównie niepełności kłosów. Wiadomości o wynikających ztąd stratach może były wygórowane, ale prawie niepodobném jest, aby zupełnie bezzasadnemi być mogły, gdyż z osobistego doświadczenia przekonani jesteśmy, że przez zimna i wilgoć czas kwitnięcia kłosów niezmiernie był prześladowany. Ta wada oczywiście się teraz okazuje, a chociaż byśmy mogli się spodziewać że jakość lepiéj wypadnie, jak gdyby deszcze bezprzestannie padały, to jednak nie możemy przypuszczać aby te okoliczności szkodliwego wpływu nie wywarły, i rzecz jasna że tegoroczny wydatek z akra daleko niższy będzie od zwyczajnego przecięciowego sprzętu.

Kiedy widoki względem tegorocznego sprzętu pszenicy, okazały się cokolwiek lepszemi, za to wiadomości o szkodach, jakie kartofle poniosły, pomnożyły się niezmiernie. Teraz jest rzeczą niezawodną, że choroba kartofli rozszerzyła się w wielu południowych i wschodnich hrabstwach, a gdy jeszcze dostać się miała w północne i zachodnie, to następstwa ztąd były nader groźne i straszne. Znaczny niedobór w zbiorze kartofli musiałby prędzéj czy późniéj znakomity wpływ wywrze na konsumcją chleba, a to faktum najniewątpliwsze, że przynajmniéj częściowy upadek kartofli miejsce mieć będzie, połaczone z uzasadnioną prawdą, że i wydatek pszenicy także mniejszy się jak zwykle okaże, przedstawiają mocne powody, do wyciągnięcia wniosku, że cena téj ostatniéj od téj pory do żniw w 1846 roku daleko wyżéj pójdzie, nad ceny, jakie w ciągu ubiegłych dwunastu miesięcy miały miejsce. Teraz handel pszenicy uległ wpływowi zmiany pogody jak się tego każdy łatwo mógł spodziewać.

W Szkocji pogoda, lubo już teraz deszcze ustały, nie jest dotąd tak korzystną jak u nas Zbiór owsa i jęczmienia na południu p rawie wszędzie już rozpoczęto, ale nawet w najwcześniejszych okręgach zbiór pszenicy zaledwie w połowie września zaczętym być może. Z Irlandji otrzymujemy dobre wiadomości co do pogody i wysiewów. W południowych częściach wyspy już wiele zboża z pola zwieziono, a dzierżawcy z wypadków są zadowoleni.

Dowozy pszenicy do Londynu od brzegów już się teraz rozpoczęły, wyniosły w ciągu upłynionych dni ośmiu 8,556 kwarterów.

Tu w Londynie mieliśmy na wczorajszym targu dość znaczne dowozy angielskiéj pszenicy, których większa część składała się z nowego towaru. Żądania zwróciły się prawie wyłącznie ku nowemu towarowi, który nasi młynarze po rozmaitych cenach kupowali od 50 do 57 szylingów, wyborowe próby otrzymały cokolwiek więcéj. W zagraniczuéj pszenicy tak oclonéj jak i pod kluczem, mało bardzo odchodziło. Jęczmień utrzymywał się w dawniejszych cenach, kilka prób nowego towaru żyto po 32 do 34 szyl. Z Archangelu mieliśmy około 32,000 kwarterów Owsa, który chętnie rozkupywano po 20 sz. 6 pens. 21 sz. Grochy bez pokupu o 1 sz tańsze. Jakość i gatunek nowéj pszenicy na targu były daleko lepsze, jak się spodziewano, dla tego też stara pszenica wcale prawie kupowaną nie była, lubo ją o 2 szyl. taniéj oddawano

Szczecin 5 września. Handel pszenicy szedł tu bardzo opieszale, co przypisać głównie należy nastąpionemu niepokupowi tego artykułu i w Anglji, gdyż naturalnie wszystkie spekulacje tutejsze układają się według tamecznéj miary. Za ciężki zeszłoroczny żółty towar ofiarują 59 do 60 tal. za lżejsze gatunki stosownie do dobroci po 53 do 58 tal. Jedna partja staréj 131—132 fun, żółtéj pszenicy kupiona została po 58 talarów a pstréj polskiéj po 49 tal. Więcéj odbytu miało żyto. Zwracając uwagę na coraz bardziéj wypróżniające się składy, które teraz powiększéj części są wybrane, i przy trwaniu rzeczywistego odbytu, mianowicie do Holandji. Kupcy tutejsi widzą się zmuszeni coraz to wyższe ceny wypłacać. Przytém dowozy od niejakiego czasu ustały prawie zupełnie, i tak się całkiem zdaje, jakby wysokie ceny długo jeszcze utrzymać się miał. Na miejscu płacą 38 do 38 i pół tal., a 39 tal. żądają, na dostawę we wrześniu do października, na początku tygodnia płacono 37 tal. Nadostawę wiosenną płacono 35 3|4 żądano 36 talarów:

Srednia Cena żywności.

Na ostatnich targach warszawskich i pragskich, płacono: za korzec 4 ćwierciowy żyta rub. sr. 4 kop. 30; pszenicy rs. 5 kop. 31; grochu polnego rub. sr. — kop. — ; grochu cukrowego rub. sr. — kop.—; fasoli rs.— kop. — ; gryki r. sr. — kop. - - jęczmienia rub. sr. 3 kop. 30 owsa rs. 1 ko. 82; m ki pszennéj przedniéj rs. 6 kop. 70; ordynaryjnéj korzec 6 ćwierciowy rs. 7 k. 80; żytniéj pytlowéj rs. 6 ko. 32; za korzec 4 ćwier. kaszy gryczanéj rubli srebr. 4 kop. 12 kaszy gryczanéj zwyczajnéj rs 5 k. 76; kaszy jaglanéj rs.— k.— kaszy gryczanéj drobnéj rs. 10 kop. 46 kaszy jęczm. perłowéj rs. — kop. —; kaszy jęczmiennéj ordynarnéj rs. 5 kop. 27; siana centnar 100 f. kop. 49; słomy centnar kop. 31; siana fura jednokonna rs. 2 k. 10 do rs. 3 kop. —; parokonna od rs. 3 k. 15 do 4 k. 80; słomy fura zwyczajna rs. 1 k. 50 do rs. 2 k. 40; sążeń drzewa sosnowego rs. 7 k. 44; wół dobry od rs. 36 do 52, wół średni od rub. s. 28—35, lichy od 19 do 27; baran od rs. 1 k. 62 do r. 3 k: 90; cielę rs — k. — wieprz dobry od rs. [illegible]— 16; średni od 10 do 12; lichy od 6—9; masła funt kop. 19; słoniny funt kop 11; kartofli korzec rub. srebr. 1 kop. 20; okowity garniec kop 94 szumówki kop. 56.

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIÉJ.

Dnia 12 Września 1845 roku.		żądają R. s.	żądają k	dają R. s.	dają k.
1. WEXLE.					
Berlin 100 talarów	2 M.	92	70	92	25
Gdańsk 100 talarów	2 M.	—	—	—	–
Hamburg 300 m. k.	2 M.	139	50	—	—
Londyn funt sterlin.	3 M.	6	36	6	35
Lipsk 100 talarów	2 M.	—	—	—	—
Moskwa 100 rub. sr.	1 M.	—	—	—	—
Petersburg ditto.	1 M.		—	100	—
Paryż 300 franków	2 M.	75	–	74	55
Wiedeń 150 zlr.	2 M.	96	60	96	—
Wrocław 100 talar.	2 M.	—	-	—	—
2. MONETY.					
Rossyjskie Imperjały		—	—	—	–
Holendr. dukaty nowe		–	—	—	—
ditto stare ważne		—	—	—	—
Frydrychsdory Pruskie		—	—	—	—
Rossyjskie assygnaty		—	—	—	—
Austryjackie bilety bankowe za 150 złr.		—	—	—	—
3. PAPIERY.					
Obligi Skarbowe na 1000 złp.		—	—	—	—
„ „ „ 4% za 100 r. s.		—	—	–	—
Listy zastawne białe daw. bez kup. (*)		—	—	--	—
„ „ nowe za 100		—	—	—	—
Obligacje udziałowe na 300 złp.		—	—	–	—
Obligacje czastkowe na 500 złp.		—	—	—	--
Certyfikaty Banku lit. B na 200 złp.		—	—	—	—
Serje wylosow. lit. B na złp. —		—	—	—	—
Dowody Kom. Centr. Likwidac. za 100 złp		--	—	—	—

(*) Wartość kuponu kop. 13 1|6